LE PORT DE GDYNIA



ÉDITION DE L'INSTITUT BALTIQUE



POSTES CONSULAIRES

AGENCE CONSULAIRE FRANÇAISE, rue 10 Lutego, tél. 13-00
CONSULAT DE NORVÈGE, rue Portowa, tél. 12-30
CONSULAT DE SUÈDE, rue Świętojańska, tél. 12-01

INSTITUTIONS GOUVERNEMENTALES ET AUTONOMES

Capitainerie du Port, Quai des Pilotes, tél. 10-19
Office de Douane, rue Portowa, tél. 17-09
Office Maritime, rue Portowa, tél. 14-21
Administr. de la Construction du Port, rue Nadbrzeżna, tél. 19-24
Service Maritime des Pêcheurs, rue Portowa, tél. 14-20
Office d'Émigration, tél. 10-28
Office du Percepteur, rue Świętojańska, tél. 14-50
Inspectorat de la Garde Frontière, rue Szosa Gdańska, tél. 16-65
Office de la Starostie, rue Świętojańska, tél. 17-27
Bureau d'État de Placement, rue Portowa, tél. 18-15
Chambre d'Industrie et de Commerce, rue Świętojańska, tél. 16-24
Municipalité, rue Starowiejska, tél. 16-50
Etablissements Electriques Municipaux, rue Starowiejska, tél. 13-42
Etablissements des Conduites d'eau et de Canalis., rue 10 Lutego, tél. 16-60
S-té Municipale des Communications, rue Świętojańska, tél. 11-49
Caisse des Malades, rue Portowa, tél. 12-39
Hôpital des soeurs de Charité, Rynek Kaszubski, tél. 18-24
Tribunal, rue 10 Lutego, tél. 11-22
Section du Tribunal d'Arrond., rue Starowiejska, tél. 10-14
Monopole d'État d'Alcool, rue 10 Lutego, tél. 11-10
Monopole d'État des Tabacs, rue Świętojańska, tél. 18-19
École de Marine, rue Szosa Gdańska, tél. 16-44
École du Commerce Maritime et de la Technique du Port, rue Szosa Gdańska, tél. 16-40
Institut Météorologique d'État, rue Nadbrzeżna, tél. 18-00
Agence Tél. Pol., rue Portowa, tél. 17-20

COMMUNICATIONS TÉLÉPHONIQUES ET RADIOTÉLÉGRAPHIQUES

COMMUNICATIONS EUROPÉENNES DE GDYNIA:
Angleterre—Autriche—Belgique—Tchécoslovaquie—Danemark—Finlande—France—Hollande—Lettonie—Norvége—Allemagne—Suisse—Suède.

COMMUNICATIONS TRANSATLANTIQUES TÉLÉPHONIQUES DE GDYNIA:
Avec 1) les États-Unis d'Am. du Nord, 2) Cuba, 3) Canada, 4) Mexique, 5) Australie, se font via Bydgoszcz—Berlin—Londres par voie télégr., et puis radiotél.

LES RADIO-TÉLÉGRAMMES DIRECTS DE GDYNIA sont reçus par les stations radiophoniques à Copenhague, Stockholm et Amsterdam à destination du Danemark—Finlande—Hollande—Norvège—Suède.

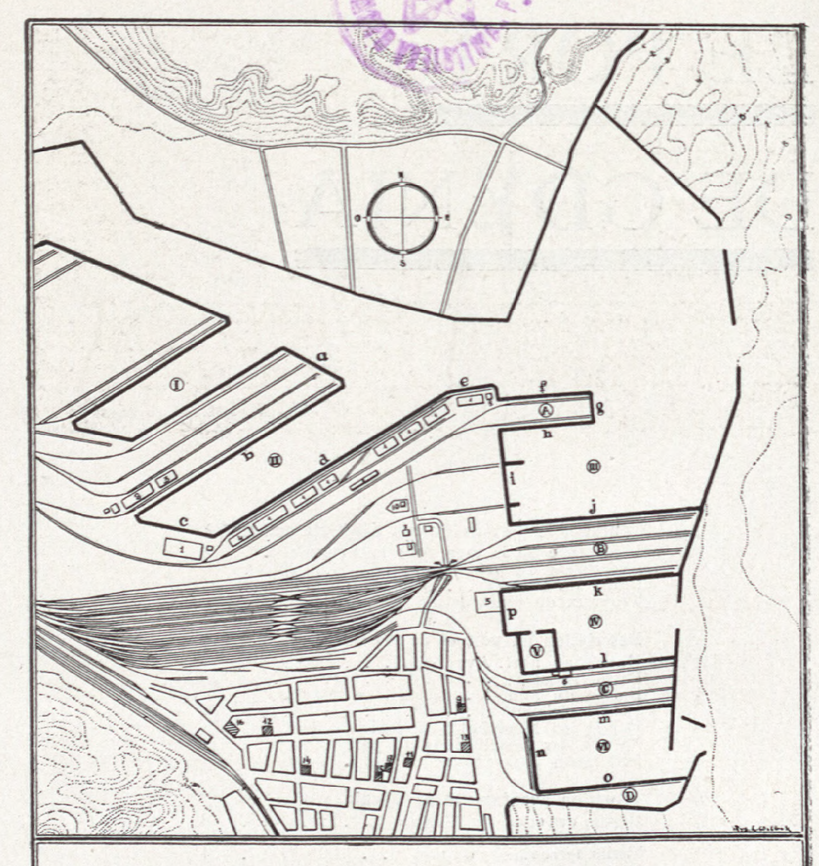
STATION RADIOTÉLÉGRAPHIQUE DESTINATRICE, rue 10 Lutego, tél. 17-51

STATION RADIOTÉLÉGRAPHIQUE EXPÉDITRICE, Oksywie, tél. 17-50

INSTITUT BALTIQUE
Toruń, 14 rue Franciszkańska, Tél. 878. P. K. O. 170.155
ADMINISTRATION ET DIRECTION à Toruń
SECTION d'INFORMATIONS SCIENTIFIQUES à Toruń
SECTION d'EDITION, Bydgoszcz, 8 Zacisze. Tél. 669
STATION MARITIME Hel.

LE PORT DE GDYNIA

ÉDITION DE L'INSTITUT BALTIQUE



LE PORT DE GDYNIA EN 1931

I) Bassin Franc
II) Bassin du Maréchal Piłsudski
III) Bassin Houiller
IV) Bassin du Sud
V) Port des Pêcheurs
VI) Bassin du Président

a) Quai Norvégien
b) Quai Indien
c) Quai de Rotterdam
d) Quai Polonais
e) Quai des Pilotes
f) Quai Français
g) Quai Belge
h) Quai Hollandais
i) Quai Danois
j) Quai Suédois
k) Quai Silésien
l) Quai Anglais
m) Quai du Prés. Wilson
n) Quai du Président
o) Quai Poméranien
p) Quai des Poissons

A) Môle des Voyageurs
B) Môle Houiller
C) Môle des Pêcheurs
D) Môle des Yachts

1) Magasins du port
2) Décortiquerie de Riz
3) Huilerie
4) Frigorifique
5) Chantier
6) Halle de Poissons
7) Office Maritime
8) Capitainerie du Port
9) Office des Pêcheurs
10) Office de Douane
11) Chambre de Commerce et d'Industrie
12) Municipalité
13) Institut Météorologique de l'Etat
14) Banque de Pologne
15) Banque de l'Economie Nationale
16) Banque Agraire d'Etat
17) Banque Industrielle Polonaise

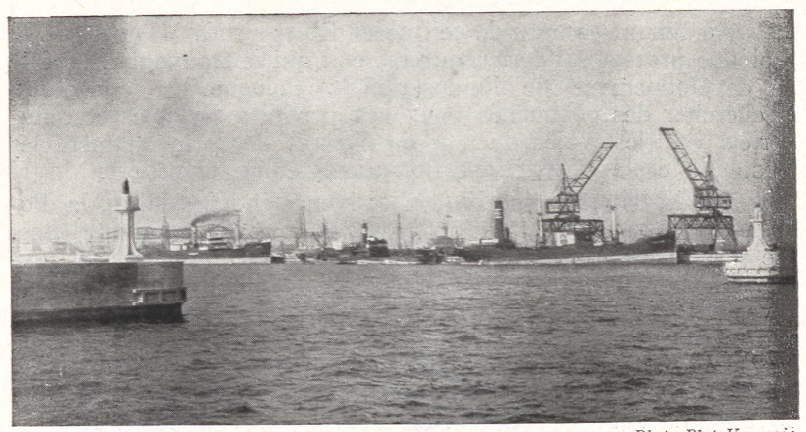


Photo-Plat Varsovie.

ENTRÉE DU BASSIN DU SUD.

POURQUOI LE PORT DE GDYNIA A-T-IL ÉTÉ CONSTRUIT?

LE COMMERCE d'outre-mer est un des premiers facteurs de la vie économique polonaise; il joue un rôle de plus en plus important dans le trafic des marchandises de la Pologne avec l'étranger. Dans la période de la domination étrangère les territoires polonais qui faisaient partie des Etats copartageants, étaient artificiellement reliés aux centres économiques de ces Etats, ce qui décidait aussi bien de l'orientation du commerce que des éléments dont se composait le trafic.

Du moment de la réunion des territoires polonais en un Etat indépendant, la situation subit un changement fondamental. Les changements survenus au point de vue politique et économique ne pouvaient ne pas exercer d'influence sur les conditions commerciales.

IMPORTANCE DE LA MER POUR LA POLOGNE.

Sur les marchés de voisinage immédiat — en Allemagne et en Russie — des obstacles de diverse nature empêchent le trafic normal des marchandises avec ces pays, qui doit pour cette raison se frayer d'autres voies et nouer des relations avec des marchés d'écoulement et d'achat plus éloignés.

En tenant compte de ce que les Etats situés à l'ouest de la Pologne protègent l'agriculture et ceux qui se trouvent à l'est — le développement de l'industrie, la Pologne est contrainte à chercher des débouchés pour ses produits agricoles et industriels sur les voies de mer en évitant de cette manière les obstacles et les restrictions douanières et de transport.

Dès le début même de son existence indépendante, la Pologne apporta une attention particulière à la voie maritime. Le pourcentage du trafic des marchandises importées et exportées par les ports polonais, et au commencement exclusivement par le port de Dantzig, augmente d'année en année. En 1922 le pourcentage de ce mouvement s'élevait à peine à 7,4% du trafic de marchandises global de la Pologne avec l'étranger. En 1925 il représentait déjà 16,3%, en 1926 — 27,1 %, en 1927 — 35,0 %, en 1929 — 41,5 % et en 1930 — 51,3 %. Aussi la voie maritime est devenue un facteur de plus en plus important dans la vie économique de la Pologne.

Au fur et à mesure de la croissance du trafic des marchandises par la voie de mer, la vie économique polonaise se trouvait en présence de tâches toujours nouvelles. Il apparut avant tout que l'unique port de Dantzig qui desservait jusqu'alors le territoire douanier polonais, n'arrivait pas à satisfaire les besoins du commerce d'outre-mer polonais, aussi bien au point de vue de la capacité technique que de l'exécution efficace de toutes les tâches qui lui incombaient, bien qu'il ait été dès le commencement utilisé sur une large échelle par la vie économique polonaise.

A mesure que progressait le trafic des marchandises il était indispensable de moderniser les installations du port de Dantzig, ainsi que d'adapter l'appareil commercial aux relations directes avec les clients et les fournisseurs étrangers.

Abstraction faite de l'insuffisance technique du port de Dantzig, il n'en convient pas moins de se rappeler que le commerce de l'Etat Polonais indépendant devait en comparaison avec les années d'avant-guerre changer complètement ses orientations; ceci signifiait non seulement la nécessité de posséder ses propres ports, mais aussi de posséder un appareil commercial adapté au trafic d'outre-mer, et enfin de posséder sa propre flotte marchande. Il incombait donc à la politique économique polonaise de former des négociants polonais familiarisés comme il convient avec la technique du commerce maritime, ainsi que de créer des lignes de navigation polonaises appelées à desservir ce commerce.

NÉCESSITÉ D'UN PROPRE PORT.

Ces tâches importantes sont bien difficiles à accomplir en dehors des limites de son propre Etat; elles deviennent impossibles à réaliser si le pays où elles doivent être effectuées ne mani-



ADMINISTRATION DU PORT DE GDYNIA.

feste non seulement le désir de collaborer dans ce sens, mais même oppose diverses difficultés à leur accomplissement. La politique des autorités dantzikoises était nettement contraire à l'admission du négociant polonais à une activité quelconque sur le territoire dantzikois.

La compréhension erronée de l'intérêt des milieux marchands danzikois, auxquels on s'efforca de suggérer le principe du monopole dans le trafic d'outre-mer polonais, a eu forcément pour conséquence que la Pologne s'est vue obligée de créer sur son propre littoral un nouveau terrain pour l'expansion dans le sens maritime des milieux économiques polonais. Cette raison fut d'autant plus motivée que les marchands dantzikois n'avaient jamais ambitionné de conquérir le client polonais qui profitait jusqu'à présent des services des ports baltiques de l'Allemagne. Telle a été aussi l'origine de la création d'entreprises polonaises de navigation, auxquelles le Gouvernement polonais ne pouvait assurer une aide et un appui convenables que là où sa liberté d'action n'était nullement gênée.

Comme ou peut le voir par ce qui précède, la Pologne se trouve en face de trois tâches immenses à remplir, dictées par:

1. La nécessité d'augmenter le nombre des installations du port, celles-ci s'étant révélées insuffisantes pour satisfaire au trafic toujours croissant par voie de mer,

2. la nécessité de créer des conditions favorables à la formation de l'appareil commercial polonais qui pourrait jouer un rôle actif dans le trafic d'outre-mer, et enfin

3. la nécessité de créer une flotte marchande polonaise qui desservirait ce trafic.

Voilà les raisons de la construction par la Pologne de son propre port, sur son propre littoral à Gdynia. Les résultats



Foto-Elite Gdynia.

ÉCOLE DE LA MARINE.

actuels du travail du port de Gdynia montrent jusqu'à l'évidence que les trois tâches ci-dessus énumérées sont dûment accomplies; grâce à l'existence de ce port, la réalisation des postulats essentiels de la vie économique polonaise dans le domaine du trafic d'outre-mer est enfin devenue possible.

CHOIX DE GDYNIA.

Avant de commencer la construction du port, on procéda à l'examen minutieux des localités situées sur la côte polonaise pouvant convenir à cette fin. Etant donné les conditions naturelles favorables aussi bien au point de vue de la construction même que de la situation du port futur—le choix se porta sur Gdynia.

Le port de Gdynia est situé du côté sud-est de la baie de Dantzig sur la mer Baltique; il couvre une largeur géographique de 54^0 32′ N contre une longueur de 18^0 34′ E Greenwich. Grâce à son heureuse situation géographique, il est bien abrité des vagues du large par la presqu'île de Hel, dont

le promontoire très avancé dans la mer couvre la baie dans la direction nord-est. Le vent de l'Est et du Sud-Est n'est pas fort habituellement et la vague qui suit cette direction est faible. Le stationnement en rade du port est sûr et commode quelles que soient les conditions du moment. Même au cas de tempête en pleine mer, le mouvement des vagues dans la baie de Gdynia est relativement insignifiant. L'accès au port est très facile; à partir du promontoire sud de la presqu'île de Hel on y arrive directement du large sans rencontrer d'obstacles à la navigation. La rade de Gdynia possède une profondeur de 9 à 14 mètres (de 30 à 45 pieds), le terrain est sablonneux et se prête aisément à l'ancrage.



DOCK FLOTTANT DANS LE BASSIN DU SUD.

L'importance de la presqu'île de Hel consiste en ce qu'elle dirige le courant côtier principal au delà de la baie et empêche par là l'ensablement de l'entrée du port. Cette circonstance dispense du draguage artificiel de cette entrée. En comparaison avec un grand nombre d'autres ports baltiques, le port de Gdynia présente cet avantage que pendant les hivers les plus rigoureux il est libre de glaces. Il ne gèle que dans des cas exceptionnels, mais même alors grâce aux brise-glaces, il reste ouvert à la navigation.

Enfin, la haute valeur de Gdynia comme port consiste également en ce qu'on a à faire ici avec un terrain non bâti, ce qui laisse toute liberté quant aux constructions futures. Ceci crée une situation plus avantageuse que dans nombre d'anciens ports, dont le développement exige des expropriations coûteuses, et la destruction des bâtiments existants.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU PORT.

La construction du port selon les plans élaborés par le Ministère du Commerce et de l'Industrie, fut confiée au „Consortium Franco-Polonais" composé d'un grand nombre de maisons spécialisées dans le domaine de la construction des ports, et notamment: „Société de Construction des Batignolles, Paris; Schneider & Co., Paris; Sté An. Hersent, Paris; Ackermans & Van Haaren, Anvers; Hojgaard et Schultz, Copenhague.

La Banque Industrielle Polonaise à Varsovie représente dans ce consortium le capital polonais. Le premier contrat avec ledit consortium fut conclu en 1924, le second en 1926; c'est alors seulement que les travaux de construction furent entrepris sur une plus vaste échelle. La première série des travaux fut achevée en 1930. C'est au cours de la même année que fut conclu avec le même consortium un second contrat portant sur la seconde série de travaux avec le délai d'achèvement fixé au 1 avril 1934.

Le travail de construction du port consiste en ce que des bassins sont creusés en terre ferme, ou bien sont formés par l'aménagement de môles artificiels en mer. Ces deux genres de travaux se complètent mutuellement; le sable extrait lors de la construction des bassins sert ensuite à l'aménagement des môles. Dans la plupart des cas des caisses en béton armé sont employées pour la construction des quais. Le Consortium susdit exécute tous les travaux de terrassement et de dragage et construit les quais. En plus du Consortium Franco-Polonais, une partie des travaux de construction du port est exécutée par le „Consortium polonais" chargé de l'aménagement des rues dans le port, des soubassements des grues, d'une partie des quais etc.

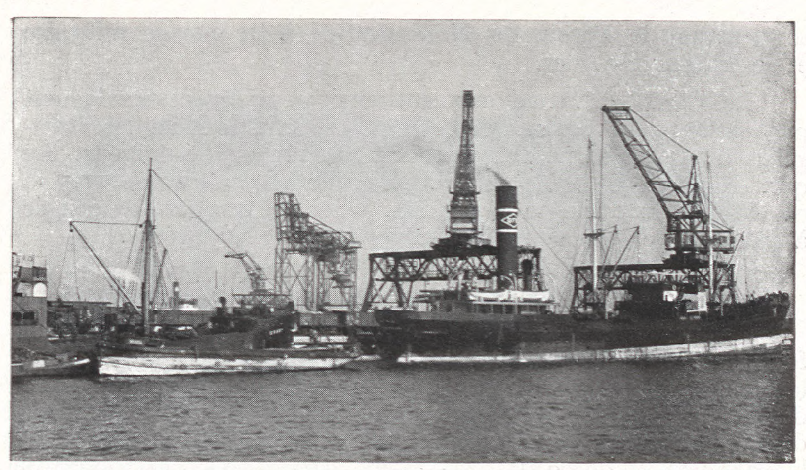


Photo-Plat Varsovie.
GRUES DE LA MAISON „PROGRESS“ SUR LE MÔLE HOUILLER.

DESCRIPTION DU PORT ET DE SES INSTALLATIONS

LE PORT de Gdynia se compose du port extérieur créé par l'aménagement de terrains artificiels (môles), et du port intérieur construit sur terre ferme à l'aide de dragage. Le port extérieur comprend l'Avant-port, le Bassin du Sud et le Bassin du Président (en voie de construction). Le port intérieur est formé par le Bassin du Maréchal Piłsudski, ainsi que par le Canal Industriel et le Bassin Franc également en voie de construction.

ENTRÉE AU PORT.

La limite du port du côté de la mer est marquée par un brise-lames, voire une digue d'abri, d'une longueur de plus de 2,5 km. On accède à l'Avant-port et au port extérieur par deux entrées; en face de l'entrée principale se trouve le Canal d'Entrée d'une profondeur de 12 m. Le Bassin du Sud, ainsi que le Bassin du Président possèdent des entrées séparées directement du côté de la mer. La profondeur de la rade varie de 10 à 16 m.

Dans l'Avant-port, en plus de l'étendue d'eau fermée du côté de la mer par un brise-lames et du côté ouest par un quai, *Avant-port.*

se trouvent le Bassin du Nord destiné à la marine militaire et le Bassin Houiller.

Le Canal d'Entrée susmentionné passe transversalement par l'Avant-port; au sud de ce Canal est situé le Môle des Voyageurs d'une longueur de 400 m contre 120 m de largeur. Le quai Nord de ce môle (Français) d'une profondeur de 11,5 m est destiné au trafic de voyageurs. C'est ici que sera aménagée à l'avenir une gare pour les émigrants et les voyageurs.

BASSIN HOUILLER.

La partie sud du Môle des Voyageurs (quai Hollandais) forme la limite septentrionale du Bassin Houiller fermé par le Môle des Voyageurs et le Môle Houiller. Toute l'exportation du charbon se concentre dans le Bassin Houiller. Les terrains du Môle Houiller, ainsi qu'une partie du quai Danois — dans la partie ouest de ce bassin — sont affermés par les syndicats houillers exportant le charbon polonais. La S-té „Robur", agissant à Gdynia sous la raison sociale „Polskarob", possède sur le quai Suédois des terrains et des installations qui occupent la première place parmi les appareils destinés au transbordement de la houille. Ces appareils se composent d'un culbu-

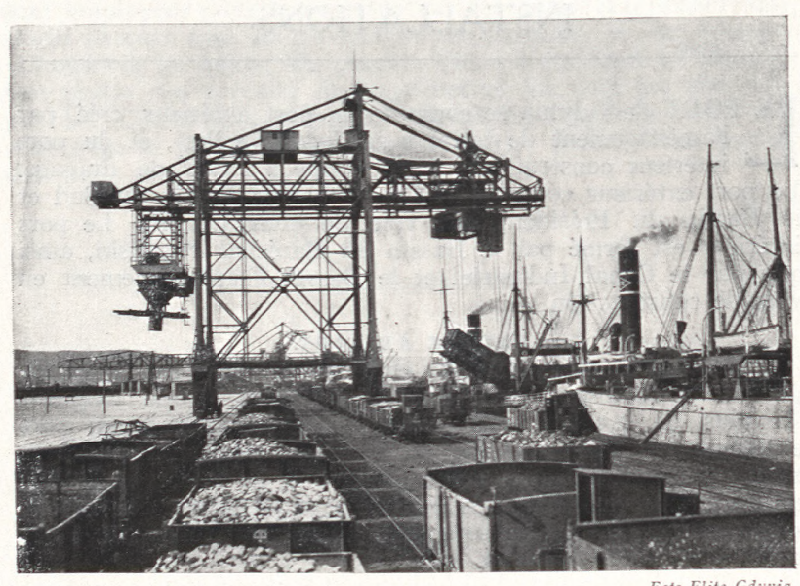


Foto-Elite Gdynia.

CULBUTEUR DE CHARBON SUR LE QUAI SUÉDOIS.

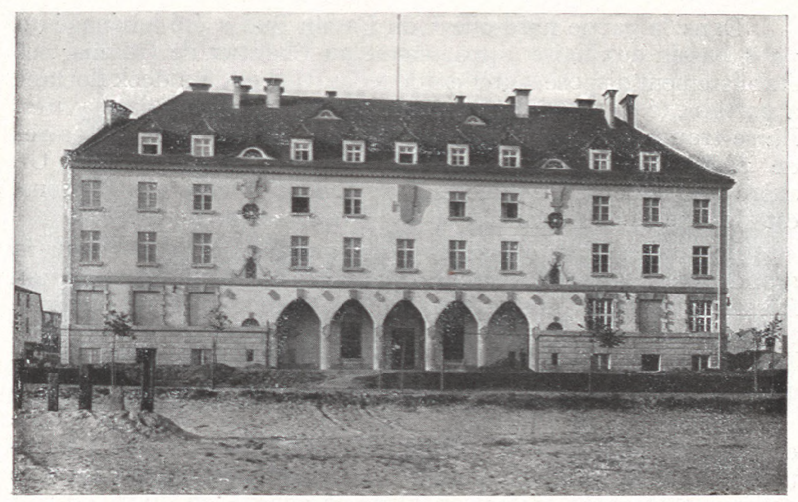


Foto-Elite Gdynia.

DIRECTION DE L'ENTREPRISE D'ÉTAT „ŻEGLUGA POLSKA".

teur pour les wagons et de 4 ascenseurs à portal à capacité de 7 tonnes. Le culbuteur de la maison „Polskarob" est un des appareils les plus modernes pour le transbordement du charbon. Le record actuel est de 445 tonnes à l'heure.

En dehors des installations de la société „Polskarob" nous trouvons encore sur le Môle Houiller 2 grues à portal de 7 tonnes appartenant à la société „Progress" ainsi que plusieurs grues en construction aménagées par les sociétés „Giesche" et „Elibor". Pour ce qui est des installations du port appartenant à l'administration, il importe de citer au même endroit une grue à portal d'une capacité de 5 tonnes et une deuxième de 7 tonnes en construction, munie d'une soute et d'une balance automatique pour le pesage et le transbordement des minerais. Sur le quai Danois se trouvent les installations de transbordement de la station de ravitaillement en charbon. A proximité de celle-ci, la société „Skarboferme" a construit ses installations consistant en transporteurs à courroies reliés au culbuteur de wagons. Leur capacité théorique de transbordement s'élève à 600 t. à l'heure.

BASSIN DU SUD.

Le Bassin du Sud avec une issue spéciale du côté de la mer est formé par le quai de Silésie du Môle Houiller, par le quai Anglais du Môle des Pêcheurs et le quai des Poissons du côté du littoral. Sur le quai de Silésie se trouvent les installations susmentionnées des sociétés „Elibor", „Progress" et „Giesche" destinées au transbordement du charbon.

Dans la partie nord-ouest du Bassin Sud a été aménagé un petit bassin auxiliaire, appartenant au Chantier de Gdynia; cet établissement dispose d'ateliers de réparation et d'un dock flottant à portabilité de 3 000 tonnes destiné aux réparations des navires. Là se trouve également une cale à plan décliné pour les cotres de pêcheurs appartenant à l'Institut de Pêche Maritime. Un autre bassin de petite dimension situé près du quai des Poissons, est destiné au stationnement des cotres de pêcheurs.

Le quai Anglais est réservé aux besoins de la pêche sur la grande mer. On y construit des halles avec une installation frigorifique, ainsi qu'une salle de vente aux enchères pour le triage, la conservation et le commerce du poisson frais et congelé. La construction de magasins pour les harengs sera prochainement commencée.

Le Bassin du Président situé au sud du Môle de Pêche est destiné surtout à la navigation côtière, assurée par l'entreprise d'Etat la „Żegluga Polska". Ce bassin est encore en voie de construction et sera probablement achevé en 1932.

PORT INTÉRIEUR.

L'accès au port intérieur du côté Sud, est formé par le quai des Pilotes de 200 m. de longueur. C'est ici que l'on trouve le siège de la Capitainerie du port, ainsi que le hangar Nr. 1 construit en 1927, couvrant 4 000 m²; il est desservi par 4 ascenseurs à portal dont 2 d'une capacité de 5 tonnes. Ce hangar

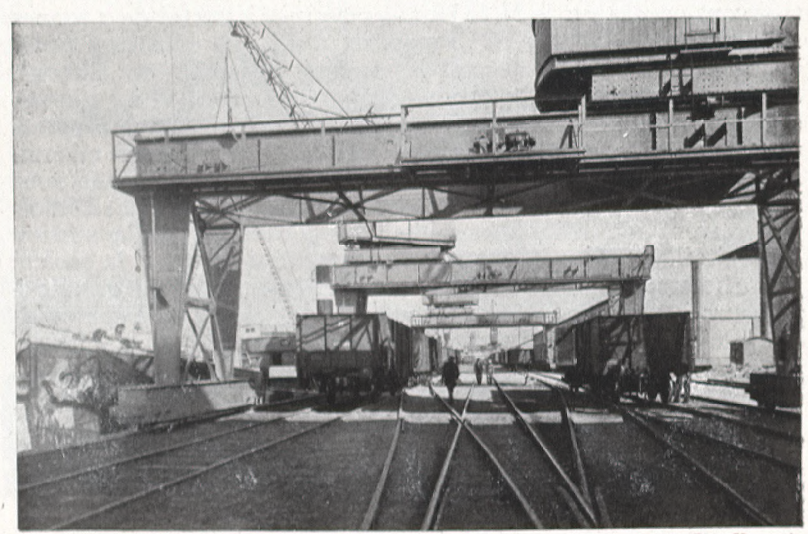


Photo-Plat Varsovie.

GRUES DU PORT SUR LE QUAI POLONAIS.

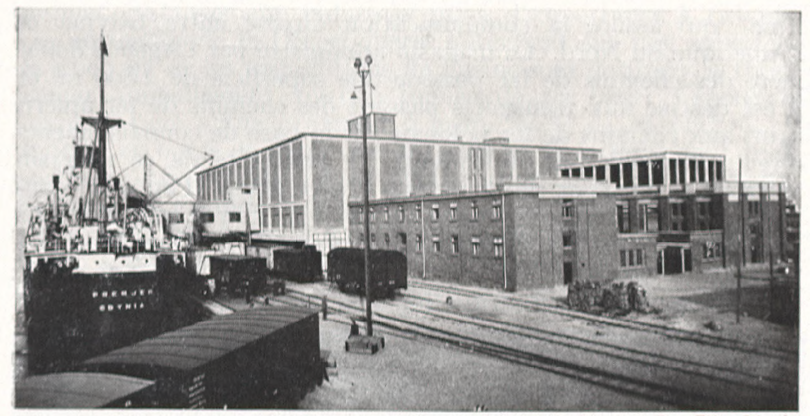


Foto-Elite Gdynia.

VUE DU FRIGORIFIQUE DU PORT.

destiné au dépôt de marchandises de diverse nature est partagé en deux parties: celle occupée par l'Agence Douanière des chemins de fer sert à l'entreposage des envois passibles de droits de douane et constitue un entrepôt douanier public, la seconde partie est utilisée comme dépôt de machandises de gros volume, telles que les engrais artificiels, etc

BASSIN DU MARÉCHAL PIŁSUDSKI.

A proximité du quai des Pilotes se trouve le plus important bassin du port, appelé Bassin du Maréchal Piłsudski Nr. 1. D'une largeur de 250 m et d'une profondeur de 10 m, ce bassin est formé par les quais Polonais (1130 m), de Rotterdam (310 m) et des Indes (1009 m),

Entrepôts du port.

Sur le quai Polonais nous voyons une série d'entrepôts du port se prêtant au transbordement et à l'emmagasinage de marchandises expédiées en colis. En première ligne se trouvent les magasins du rez-de-chaussée servant aux dépôts à court terme, en seconde ligne on a commencé la construction d'entrepôts à long terme — à étage.

En avançant du quai des Pilotes dans la direction du quai de Rotterdam, nous apercevons tout d'abord le magasin de la Société Varsovienne des Transports couvrant 1 250 m². Plus loin, se trouve le magasin moderne pour l'entreposage du sucre de la maison „Cukroport" (Banque des sucreries à Poznań) d'une superficie de 7 500 m². Ce magasin est utilisé exclusivement pour l'entreposage du sucre d'exportation. Encore plus loin est situé le magasin de la maison „Warta" couvrant 1 500 m².

En avançant toujours dans la même direction, nous rencontrons le magasin de la S-té de Navigation „American Scantic

Line“ qui assure la communication directe entre Gdynia et l'Amérique du Nord. Ce magasin administré par l'Agence douanière des chemins de fer possède une superficie de 2 800 m² et il est destiné aux transports passant des chemins de fer américains aux chemins de fer polonais sur la base de connaissements directs (through bill of loading). A proximité de ce magasin se trouve l'entrepôt de la maison d'expédition „Pantarei“ couvrant 5 500 m² avec des caves (de 500 m²). Sur le quai Polonais nous voyons encore le magasin nr. 3, propriété du Gouvernement polonais, d'une superficie de 6 500 m² avec des glacières.

Frigorifique. Les installations du frigorifique du port méritent une mention spéciale. Il a été construit en 1930 et dispose d'installations les plus modernes. Il occupe la seconde place parmi les établissements du même genre du monde entier, ne le cédant qu'à celui de Hambourg. Les entrepôts couvrent ensemble 10 000 m², tandis que les installations frigorifiques s'étendent sur une superficie de 7 000 m². Les glacières destinées à l'entreposage de produits tels que beurre, oeufs, volailles, bacons, viande congelée etc. peuvent contenir 700 wagons de marchandises, déchargés à l'intérieur de l'établissement. Le transbordement des marchandises sur les navires s'effectue à l'aide d'une grue à 1,5 t. pourvue d'une galerie couverte. Grâce à cet arrangement les produits transbordés sont préservés de la pluie, de la poussière etc. Les taxes modérées de l'emmagasinage et de la congélation facilitent l'utilisation du frigorifique sur une large échelle. A proximité immédiate du frigorifique se trouve un abattoir provisoire de volailles, ainsi qu'un laboratoire d'échantillons de beurre destiné à l'exportation. En outre, le port a commencé à cette place la construction d'un entrepôt à long terme pour les marchandises en colis qui sera prêt vers la fin de 1931.

Tous les entrepôts et installations susmentionnés, sont situés au premier plan. En seconde ligne se trouve l'entrepôt du Monopole Polonais des Tabacs, construction importante à 5 étages et d'une superficie de 10 700 m². Il sera pourvu de toutes les installations modernes, destinées à l'emmagasinage, au réemballage et au triage du tabac.

Le transbordement sur le quai Polonais est exécuté à l'aide de 14 grues à portal qui se déplacent le long du quai. Leur portabilité est de 1,5 à 3 tonnes.

Le quai de Rotterdam fermant à l'ouest le Bassin du Maréchal Piłsudski est muni de 5 grues à portal de 1,5 à 3 t. On y trouve aussi le magasin Nr. 2 appartenant à l'Etat, d'une superficie de 7 500 m², ainsi qu'un petit dépôt pour les harengs.

Décortiquerie de riz. Le quai Indien sert actuellement en premier lieu aux besoins de l'industrie de transformation. Dans sa partie ouest a été construite déjà en 1927 une grande Décortiquerie de riz qui est le

premier établissement industriel privé d'importance à Gdynia. Les entrepôts de la Décortiquerie s'étendent sur une superficie de 8 600 m² et les installations de l'usine sont destinées à transformer annuellement 100 000 tonnes de riz brut. Cependant l'exploitation actuelle atteint à peine 60% de ce chiffre. Il importe en outre de noter que 20% du riz décortiqué sont réexportés à l'étranger, aux pays baltes et scandinaves, en Allemagne, Belgique et Grande Bretagne. Les importations du riz brut s'effectuent par voie directe de Rangoon (Indes Britanniques). Grâce à un outillage mécanique des plus modernes, le travail de la fabrique exige une main d'oeuvre peu nombreuse: la grande



CHARGEMENT DES OEUFS DU FRIGORIFIQUE SUR LE NAVIRE.

usine à 5 étages n'emploie que 5 ouvriers. Le procédé de décortication consiste en ce qu'un grain de riz passe en 25 minutes par tous les étages de la fabrique et visitant successivement 16 différents appareils, s'échappe par l'ouverture de l'élévateur et tombe dans le sac sans être touché par l'ouvrier.

A côté de la Décortiquerie se trouve une autre importante entreprise industrielle — l'Huilerie de Gdynia, possédant outre les installations indispensables à la fabrication de l'huile, un énorme silo d'une capacité de 6 500 t. et un complet outillage des plus modernes consistant en transporteurs pneumatiques et à courroies; elle dispose en plus de vastes entrepôts pour les tourteaux couvrant 1 000 m², ainsi que tout un nombre d'autres installations.

Cet établissement est destiné à la production des huiles: du lin, du tournesol, de la palme et de l'olive, ainsi que des vernis. Cette production est destinée au marché intérieur, tandis que les produits de second ordre, tels que les tourteaux sont écoulés à l'étranger. Il est prévu que l'Huilerie transformera annuellement de 50 à 80 000 t. de matériel brut importé de l'Argentine, de la Russie, de la Chine et des Indes. Son silo peut être adapté également pour servir à l'exportation des céréales jusqu'à 15 à 20 000 t. annuellement. Un peu plus loin se trouve un terrain, où on commencera déjà en 1931 la construction d'une seconde grande fabrique d'huiles et de graines. Encore plus loin le Syndicat des Sucreries construit des installations pour la mélasse.

RELEVÉ DES INSTALLATIONS DU PORT.

Nous donnons ci-dessous un bref relevé contenant quelques données numériques fondamentales sur l'état de développement des installations de transbordement du port de Gdynia au 1 janvier 1931.

Spécification	Total	Avant-port	Bassin Houiller	Bassin du Sud	Bassin Nr. 1 du Maréchal Piłsudski
Superficie du port	902 ha	—	—	—	—
dont: terrains fermes	629 ha	—	—	—	—
étendue d'eau	273 ha	97 ha	33 ha	25 ha	27 ha
Profondeur du port	6—12 m	8—12 m	8—10 m	6—9 m	8—10m
Quais en exploitation . . .	6 027 m	200 m	750 m	550 m	2 450 m
Quais achevés	7 720 m	—	—	—	—
dont: d'une prof. de 12 m	415	415	—	—	—
„ „ 11 m	18	18	—	—	—
„ „ 10 m	3 048	320	400	—	2140
„ „ 9 m	1 878	—	785	1093	—
„ „ 8 m	1 448	—	390	173	310
„ „ 6-8 m	913	—	—	570	—
Voies ferrées dans le port .	64 000 m	—	—	—	—
dont sur les quais	—	—	—	—	—
Grues à portal	33	4	4	4	21
dont: de 1,5 t	17	2	—	—	15
„ 2,5—3 t	6	—	—	—	6
„ 5 t	2	2	—	—	—
„ 7 t	8	—	4	4	—
Grues à pont (2,5 et 7 t) .	2	—	2	—	—
Grues flottantes	2	—	—	—	—
dont: à pont de 7 t	1	—	—	—	—
de chantier de 50 t	1	—	—	—	—
Dock flottant (3000 t) . .	1	—	—	—	—
Installations à courroies . .	2	—	2	—	—
Culbuteur p. le charbon (50 t)	1	—	1	—	—
Entrepôts du port. Nombre .	10	1	—	—	9
„ „ „ superficie	44 670 m²	4 000 m²	—	—	40 670 m²

Remarque: Sur le terrain du port fonctionnent en outre des installations spéciales: frigorifique, décortiquerie, huilerie, silos pour le blé, chantier, approvis. en eau potable et station de ravitaillement en charbon.

Les installations ferroviaires dans le port de Gdynia, c'est à dire en premier lieu les voies ferrées, puis les gares de triage, sont développées intensivement au fur et à mesure des besoins du port et notamment de l'importation de grandes quantités de charbon. La situation fort avantageuse du terrain a permis à l'Administration des Chemins de fer de résoudre avantageusement le problème du transport en grandes quantités des marchandises en vrac. Un réseau de voies ferrées du port est en voie de construction, et déjà exécuté en grande partie de manière à compenser le manque de voie fluviale menant à l'arrière pays du port de Gdynia. La longueur de ces voies dans le port s'élevait au printemps 1931 à environ 60 km, et atteindra au cours des 2 années suivantes 150 km. *Installations ferroviaires.*

EXTENSION PROGRESSIVE DU PORT.

Ainsi que nous l'avons remarqué précédemment, le contrat avec le Consortium Franco-Polonais pour le développement du port de Gdynia, garantissant l'exécution d'une seconde série de travaux jusqu'au 1 avril 1934, a été renouvelé en 1930. Le programme de ces travaux porte sur l'achèvement du Bassin du Président, la construction du deuxième bassin intérieur destiné à la zone en franchise de douane, ainsi que du Canal Industriel devant desservir les terrains destinés aux entreprises industrielles. Il convient de mentionner ici un nombre considérable d'installations, soit projetées, soit en cours de construction, ainsi que l'aménagement de la gare de triage et de marchandises près de Chylonja, le développement des voies ferrées dans le port, l'aménagement de nouveaux réseaux de conduites d'eau et d'installations d'éclairage électrique, la construction de chaussées et d'installations de transbordement.

La participation de capitaux privés à la construction du port de Gdynia mérite une mention spéciale. Il est évident que les travaux fondamentaux, tels que la construction des bassins, des quais etc. ont été effectués aux frais de l'Etat. Toutefois une partie considérable d'installations de transbordement, comme nous l'avons démontré plus haut, a été aménagée par des maisons privées. Pour ce qui est du développement de la ville de Gdynia, dont la population dépasse à l'heure actuelle 40 000 habitants, la participation du capital privé à sa construction est des plus importantes. *Initiative privée.*



Foto-Elite Gdynia.

BASSIN DU MARÉCHAL PIŁSUDSKI.

SITUATION AVANTAGEUSE DE GDYNIA

LE développement favorable d'un port est déterminé par l'importance du territoire économique qu'il dessert. La situation géographique-politique du port de Gdynia avait joué ici un rôle de premier ordre. Gdynia est située sur le point d'accès à la mer des voies allant de la Pologne vers le nord, et elle bénéficie d'un vaste arrière-pays qui atteint au sud la limite des influences des ports adriatiques et des ports de la mer Noire; elle constitue en même temps le centre naturel des communications de transit sur le trajet des Pays Scandinaves par les Carpathes aux Balkans. Pour ce qui est de la situation de Gdynia sur la Baltique, elle est à cet égard extrêmement avantageuse. Située à peu de choses près au centre de la partie sud de la Baltique, elle se trouve à une distance presque égale d'un grand nombre d'importants ports baltiques, comme Copenhague, Stockholm et Riga.

RÉGION DESSERVIE PAR GDYNIA.

Le port de Gdynia est appelé à desservir surtout le territoire de tout l'Etat Polonais. Pour un grand nombre d'organisations économiques polonaises, ce port est réellement le plus

rapproché tant au point de vue géographique, qu'à celui de la distance par voies ferrées. Dans certains cas la politique tarifaire des chemins de fer polonais, dont nous nous occuperons plus loin, fait pencher la balance en faveur de Gdynia. Aussi, au fur et à mesure de l'aménagement de différentes installations du port, on y aperçoit de nouveaux articles en provenance de toutes les régions de la Pologne. Le charbon est fourni par le Bassin Houiller (Zagłębie Węglowe) qui importe en même temps par le port de Gdynia les matières brutes, telles que la ferraille et les minerais, destinés à l'industrie métallurgique. Le sucre et les céréales arrivent de Poznań et des voïvodies centrales, tandis que différents autres articles font l'objet du trafic entre le port de Gdynia et les principaux centres industriels de l'Etat.

La zone d'activité de Gdynia ne se borne cependant pas au territoire de la République de Pologne. De grandes possibilités pour les transports en transit de matières premières destinées aux établissements métallurgiques de la Tchécoslovaquie qui a déjà témoigné d'un vif intérêt envers le port de Gdynia existent encore. Le trafic de transit par Gdynia avec la Roumanie, la Hongrie et la Russie a commencé également.



Foto-Elite Gdynia.

POSTES ET TÉLÉGRAPHE À GDYNIA.

Au fur et à mesure de l'agrandissement du port et du développement de ses voies de communications, s'ouvrent pour sa zone d'activité des possibilités d'extension toujours croissante.

COMMUNICATIONS FERROVIAIRES.

Le trafic des marchandises entre le port de Gdynia et le territoire qu'il dessert, se fait presque exclusivement par voie ferrée. Des quantités relativement insignifiantes arrivent par la Vistule et traversant l'embouchure de ce fleuve, gagnent le port par voie de mer. En ce qui concerne les communications, l'utilisation en large mesure des chemins de fer correspond pleinement aux tendances qui se sont manifestées au cours de la période d'après-guerre dans le domaine des communications et qui consistent en ce que le centre de gravité a été déplacé des voies d'eau aux voies de fer. Aussi un grand nombre de ports avoisinant Gdynia sont desservis presque uniquement par les chemins de fer, bien qu'ils possèdent des communications parfois fort commodes par voies fluviales.

Les principales lignes ferrées reliant Gdynia au territoire compris dans son rayon d'action sont les suivantes:

a) Gdynia–Dantzig–Grudziądz–Mława–Varsovie avec des voies de raccordement avec Białystok, Brześć et les stations russes; celles allant de Varsovie à Radom, Lublin, Lwów et les stations roumaines;

b) Gdynia–Dantzig–Tczew–Toruń–Włocławek–Kutno–Łowicz–Łódź, avec de nombreuses voies de raccordement;

c) Gdynia – Dantzig – Tczew – Gniezno – Poznań–Katowice jusqu'à la frontière tchécoslovaque et la Haute Silésie allemande;

d) de nombreuses voies reliant Gdynia à la Poméranie et à la voïvodie de Poznań soit par Dantzig, soit par Kartuzy;

e) Gdynia est reliée à l'Occident par la ligne: Wejherowo-Stettin-Berlin.

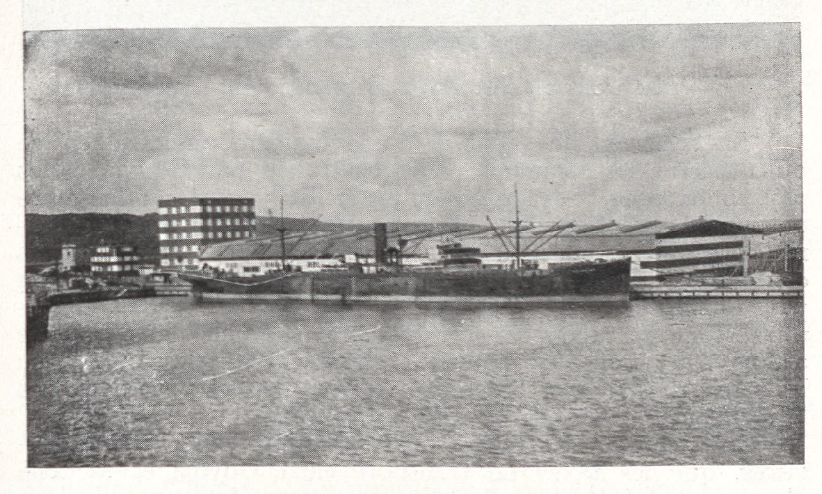
Une attention toute particulière doit être apportée à la construction de la voie ferrée reliant directement Gdynia aux bassins houillers par Bydgoszcz, Zduńska-Wola, Herby-Nowe. Cette nouvelle ligne établit entre Gdynia et la Haute Silésie une communication plus courte de 90 km. Les travaux de construction sont déjà si avancés que le secteur le plus important de la voie mentionnée et notamment celui de Bydgoszcz-Gdynia, a été mis en service en novembre 1930.

Le tableau à la p. 21 indique les distances entre Gdynia et les principaux centres économiques situés dans sa zone d'activité.

Pays	Station destinataire	Distance en km tarifaires	Durée du parcours d'un train de marchandises heures
Pologne	Varsovie	429	25
	Poznań	323	13
	Łódź Fabryczna	434	19
	Lwów	862	51
	Katowice	620	58
Tchécoslovaquie	Bohumin via Zebrzydów	701	61
	Brno	875	71
	Kosice via Muszyna	1 021	86
	Mor. Ostrawa Przivoz	710	62
	Praha Masaryk	1 067	86
	Zilina via Zwardoń	774	—
	Zilina via Zebrzydow	793	68
Rép. des Soviets	Stołpce	880	54
	Mohylany	931	65
Roumanie	Śniatyn—Załucze	1 093	67
Allemagne	Haute Silésie allem.		
	via St. Łęka	460	28
	via Lasocice	398	23
	via Rawicz	424	25

TARIFS FERROVIAIRES DU PORT.

Le trafic des marchandises entre le port de Gdynia et son arrière-pays s'effectue, ainsi que nous l'avons déjà dit, presque exclusivement par voie terrestre. Ce trafic bénéficie de très avantageux tarifs ferroviaires, et notamment sur les



DÉCORTIQUERIE DE RIZ.

voies allant aussi bien vers le port de Gdynia que dans le sens inverse; ceci a une importance d'autant plus grande pour le développement futur de ce port que c'est la Pologne qui constitue la partie prépondérante de sa zone d'activité.



TRANSPORT DU COTON DANS LE MAGASIN DU PORT.

La situation se présente d'une manière analogue en ce qui concerne les communications en transit par Gdynia et les pays limitrophes. Ce mouvement est facilité par un grand nombre de tarifs exceptionnels. Nous avons ici aussi bien des tarifs sporadiques relatifs à des articles particuliers, que des tarifs concernant le trafic global entre les ports polonais et un pays donné. Parmi les tarifs de ce dernier genre, le plus important est le tarif polono-tchécoslovaque portant sur une partie des articles du commerce extérieur de la Tchécoslovaquie avec les pays d'outre-mer. Signalons encore dans cet ordre d'idées le tarif polono-roumain et polono-levantin.

C'est grâce à ces tarifs, aussi bien intérieurs que transitaires, que les taxes de transport entre Gdynia et sa zone d'action sont inférieures à celles des ports étrangers.

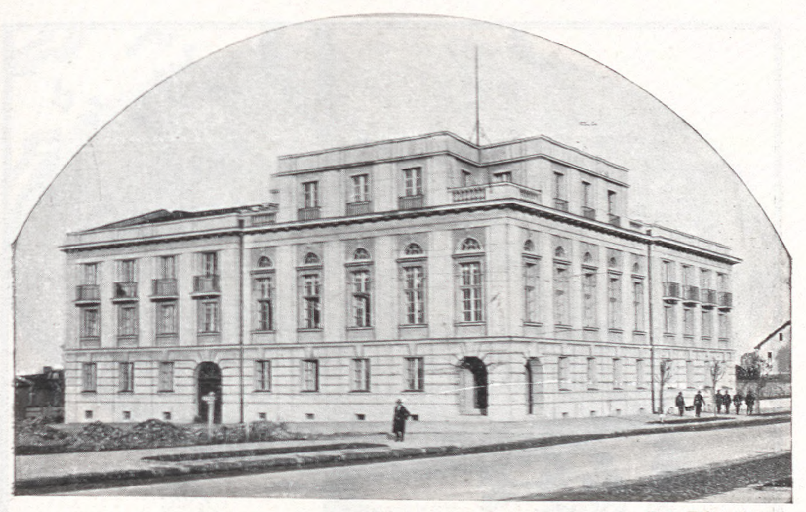


Foto-Elite Gdynia.

SUCCURSALE DE LA BANQUE POLONAISE À GDYNIA.

COMMUNICATIONS MARITIMES

Le développement des communications par voie de mer présente pour le port une importance qui n'est nullement inférieure aux avantages de commodité et de bon marché que lui assurent les communications par voie de fer. Gdynia, bien qu'étant venue se ranger il n'y a pas longtemps parmi les autres ports baltiques, peut se vanter sous ce rapport d'un réel succès. A l'heure actuelle elle possède un nombre important de lignes régulières assurant le service avec nombre de ports de l'Europe et de l'Amérique. Les principales lignes de communications se répartissent comme suit: les départs de Gdynia pour Buenos Aires ont lieu toutes les six semaines, pour le Havre tous les dix jours, pour Helsingfors tous les quinze jours, pour Hull tous les 8 jours, pour Copenhague tous les quinze jours, pour Libau tous les quinze jours, pour Londres tous les 8 jours, pour New-York deux lignes ayant chacune un départ tous les quinze jours, pour Rio de Janeiro toutes les 6 semaines, pour Riga et Tallin tous les 10 jours etc. On trouvera le relevé détaillé des communications régulières avec désignation des sociétés de navigation sur la carte à la page 24.

En dehors des communications maritimes régulières, destinées en premier lieu au transport des voyageurs et des marchandises en colis, viennent mouiller au port de Gdynia des bateaux irréguliers, transportant les marchandises expédiées en masse. Par exemple les cargos de la société „Robur" et aussi une partie des navires de la „Żegluga Polska" destinés presque exclusivement à l'exportation du charbon aux pays scandinaves arrivent à Gdynia à des intervalles à peu près égaux.



SITUATION AVANTAGEUSE DE GDYNIA.

RELEVÉ DES LIGNES DE NAVIGATION RÉGULIÈRES.

1. GDYNIA—NEW-YORK. *American Scantic Line.*
   Transport postal de marchandises et de voyageurs au moyen de 10 navires, jaugeant chacun 11.450 tonnes. Départs tous les quinze jours.
2. GDYNIA—NEW-YORK et HALIFAX. *Ligne: Gdynia—Amérique.*
   Transport de voyageurs assuré par 3 vapeurs — *Polonia* (15.000 t), *Pułaski* (12.000 t), *Kościuszko* (12.000 t). Départs une fois par mois.
3. GDYNIA — RIO DE JANEIRO et BUENOS AIRES. *C-ie Chargeurs Réunis.*
   Transport de voyageurs et de marchandises assuré par 2 vapeurs — *Krakus* (8.500 t) et *Światowid* (8.500 t). Départs toutes les 7 semaines.
4. GDYNIA—LE HAVRE. *C-ie Générale Transatlantique.*
   Transport de voyageurs et de marchandises assuré par le vapeur *Pologne* (5.000 t). Départs tous les quinze jours.
5. GDYNIA—LONDRES et GDYNIA—HULL. *S-té de Navigation Polono-Britannique.*
   Transport de voyageurs et de marchandises assuré par 4 vapeurs — *Premier* (3.540 t), *Warszawa* (2.487 t), *Łódź* (2.450 t) et *Rewa* (2.376 t). Départs tous les 8 jours.
6. GDYNIA—LEVANT. *Svenska-Orient Line.*
   Transport de marchandises. Départs des navires une fois par mois.
7. GDYNIA—TALLIN. GDYNIA—RIGA. *Ligne Baltique de la Żegluga Polska.*
   Transport de marchandises assuré par 2 vapeurs — *Tczew* (1.020 t) et *Chorzow* (1.350 t). Départs tous les quinze jours.
8. GDYNIA—CASABLANCA. *Żegluga Polska.*
   Transport de marchandises. Départs tous les mois.

En outre la „Żegluga Polska", ainsi que la „Sté de Transport Polono-Suédoise" possèdent un grand nombre de navires entretenant des communications animées sur les lignes irrégulières destinées principalement au transport du charbon et des marchandises expédiées en masse.



GDYNIA-VILLE.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE GDYNIA

L'HISTOIRE connaît nombre d'exemples où d'importants placements effectués par l'Etat, ou par le capital privé étaient voués à l'échec, n'étant pas justifiés par des besoins réels. En tout cas, il n'en est pas ainsi de Gdynia. Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarque que la construction du port entreprise sur une très vaste échelle a été menée avec une surprenante rapidité. En jetant un coup d'oeil sur les chiffres du mouvement dans le port, nous devrons constater également un développement encore plus rapide, ce qui démontre d'une façon péremptoire que la construction du port de Gdynia était une impérieuse nécessité économique.

MOUVEMENT DES NAVIRES.

Le développement du mouvement des navires est illustré par le tableau suivant:

Année	Navires entrés			Navires sortis		
	nombre	tonnage	%	nombre	tonnage	%
1924	24	14 352	7	24	14 352	7
1925	85	74 707	36	72	71 419	34
1926	298	204 757	100	303	208 194	100
1927	530	422 939	207	519	416 322	200
1928	1 108	985 004	482	1 093	973 646	467
1929	1 567	1 442 492	707	1 575	1 445 400	700
1930	2 238	2 029 822	991	2 219	2 014 299	967

Nous avons tenu compte dans le tableau ci-dessus de la dernière période septennale à partir de 1924, alors que l'on avait présenté pour la première fois le mouvement dans le port de Gdynia sous forme de données statistiques. Cependant le trafic sur une plus grande échelle ne datant que de 1926, nous avons adopté comme base les chiffres relatifs à cette année pour comparer ceux concernant les autres années. En 1927 ce mouvement (en tonnes) avait déjà doublé, en 1928 quintuplé, en 1929 il était sept fois plus grand et en 1930 dix fois, en comparaison avec les chiffres de 1926.

Le tonnage moyen des bateaux mouillant au port de Gdynia passa de 687 t. en 1926 à 931 t. en 1929, et à 979 t. en 1930. Cette augmentation du tonnage moyen est due au développement constant des relations commerciales, ce dont témoigne le fait que des navires de plus en plus grands viennent visiter ce port.

Simultanément à l'accroissement du mouvement des navires augmentait également le nombre des pavillons qui y étaient représentés. Tandis qu'en 1926, 13 Etats participaient au mouvement du port de Gdynia, en 1929 on y aperçoit déjà 19 pavillons et en 1930 — 21 pavillons de divers Etats. De l'importance de ces pavillons pour le trafic du port témoigne le relevé suivant:

Répartition des navires d'après les pavillons.

Pavillon	1926		1929		1930	
	tonnage	pourcentage de part.	tonnage	pourcentage de part.	tonnage	pourcentage de part.
Angleterre . .	613	0,3	57 473	3,9	60 585	3,0
Belgique . . .	—	—	2 935	0,2	4 451	0,2
Tchécoslovaquie	—	—	323	—	734	—
Danemark . .	18 467	9,0	190 565	13,2	190 116	9,4
Estonie	1 970	0,9	10 392	0,7	22 849	1,1
Finlande . . .	7 830	3,8	23 697	1,6	27 603	1,4
France	34 430	17,0	155 375	10,8	145 042	7,2
Dantzig . . .	7 530	3,6	7 110	0,4	15 850	0,8
Grèce	—	—	11 220	0,7	1 696	—
Pays-Bas . . .	8	—	14 724	1,0	3 073	0,2
Japon	—	—	—	—	4 227	0,2
Lithuanie . . .	3 942	1,9	6 139	0,4	6 242	0,3
Lettonie . . .	10 400	5,1	102 387	7,1	125 172	6,2
Allemagne . .	20 822	10,1	182 632	12,6	267 270	13,2
Norvège . . .	14 300	7,0	95 877	6,6	129 266	6,4
Pologne . .	1 824	0,9	142 482	9,8	360 464	17,8
Etats U. Am. .	—	—	77 029	5,3	145 020	7,1
Suède	82 621	40,4	354 606	25,2	514 836	25,4
Italie	—	—	7 390	0,5	2 378	0,1
	204 757	100,0	1 442 356	100,0	2026 874	100,0

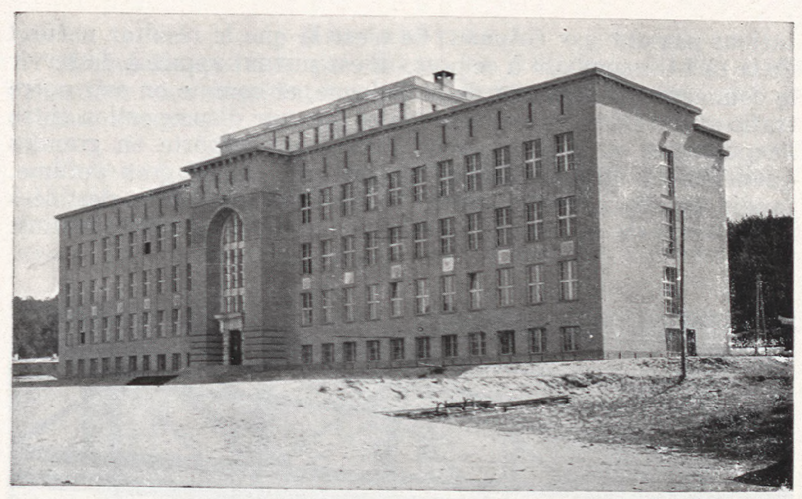


Foto-Elite Gdynia.

INSTITUT DU COMMERCE MARITIME ET DE LA TECHNIQUE DU PORT.

Grâce aux relations commerciales fort animées entre la Pologne et la Suède, c'est au pavillon suédois que revient la première place à Gdynia. Toutefois, c'est le pavillon polonais qui détient déjà la seconde place.

TRAFIC DES MARCHANDISES.

En passant à l'examen du trafic des marchandises, nous devons constater qu'il s'est développé non moins favorablement; c'est ce que démontre le tableau suivant:

Trafic de marchandises à Gdynia.

Année	Importation	Exportation	Trafic global.
	en tonnes		
1924	981	9 186	10 167
1925	1 646	53 925	55 571
1926	310	404 251	404 561
1927	6 411	891 683	898 094
1928	192 711	1 765 058	1 957 769
1929	329 644	2 492 858	2 822 502
1930	504 117	3 121 629	3 625 746

Le volume déjà très appréciable du trafic de Gdynia au cours des dernières années permet de placer Gdynia au rang des ports d'importance internationale. Son trafic est aujourd'hui supérieur à celui d'un grand nombre de ports baltiques, tels que Königsberg, Kiel, Riga, Tallin etc.

En examinant les données qui précèdent, on est frappé par le manque d'équilibre entre les importations et les expor-

tations passant par Gdynia. Ce n'est là que le résultat naturel de la tâche incombant à ce port. Il est surtout appelé à desservir le commerce d'outre-mer de la Pologne, et comme on sait notre trafic avec l'Occident est caractérisé par une disproportion entre l'exportation et l'importation: la Pologne exporte en grandes quantités un grand nombre de marchandises de gros volume, tandis qu'elle importe, outre les matières premières destinées à son industrie, une série de produits fabriqués de petit volume.



Photo-Plat Varsovie.

GRUES À PONT SUR LE MÔLE HOUILLER.

Ce manque d'équilibre entre l'exportation et l'importation se laisse d'ailleurs observer dans presque tous les ports du monde entier.

Ainsi qu'il ressort des chiffres du trafic des marchandises, l'importation par Gdynia accuse ces derniers temps un rythme de développement beaucoup plus rapide que celui de l'exportation. La différence est donc devenue moins grande, et continuera à diminuer au fur et à mesure de l'aménagement de nouvelles installations pour le transbordement du minerais et de la vieille ferraille étant donné que jusqu'à présent la majorité des installations servaient aux fins de l'exportation.

IMPORTATION.

L'importance que présentent les différents articles dans l'ensemble des importations par Gdynia, est illustrée par le tableau suivant.

Importation de marchandises par Gdynia

en tonnes

Groupe de marchandises	1928	1929	1930	Remarques
Total	192 711	329 644	304 117	
I. Produits alimentaires .	57 852	59 424	53 556	
dont: 1. Riz brut	57 427	56 665	46 864	
2. Fruits	—	—	614	
3. Tabac	—	2 035	982	
4. Sucre	—	—	691	
5. Vin	—	—	444	
6. Saindoux	—	—	3 412	
7. Lard	—	—	348	
8. Harengs	425	408	—	
II. Produits d'orig. animale	104 955	156 808	99 309	Le groupe „autres" comprend le suif (55 t) et les peaux (104 t).
dont: 1. Scories Thomas . . .	101 855	134 203	85 315	
2. Phosphorites	3 100	22 600	13 835	
3. Autres	—	—	159	
III. Matér. et ouvr. en bois	—	328	250	Le groupe III comprend le varech et en 1930 égal. le bois (153 t).
IV. Matér. de construction	7 488	1 984	5 846	
dont: 1. pavés	7 488	1 744	5 115	
2. autres mat.	—	240	731	
V. Combustibles, asphalte, goudrons . . .	—	—	1 812	Le groupe V comprend en 1930 la résine (108 t), l'asphalte (1354 t) et les huiles (350 t).
VI. Mat. et produits chimiques	6 552	39 299	14 237	Le groupe VI contient le salpêtre calciné; en outre, en 1930 — le talc (50 t) et le tanin (146 t).
VII. Minerais, métaux et produits mét. . .	13 987	68 086	325 967	La catégorie „autres" contient en 1930 le fer (662 t) le cuivre (10 t) ainsi que les parties d'autom. (613 t).
dont: 1. Minerai de fer . . .	2 826	18 180	4 230	
2. Pyrites	—	—	10 973	
3. Vieille ferraille . . .	11 161	49 582	272 479	
4. Autres	—	324	1 385	
VIII. Papier, ouvr. en papier	—	—	614	Le groupe VIII comprend les chiffons (508 t), le papier (87 t) et les cartons (19 t).
IX. Matières textiles .	—	205	564	Le groupe IX contient le coton.
X. Autres	1 877	3 515	2 526	



Relevons avant tout la variété de plus en plus croissante des marchandises qui passent par le port de Gdynia. Tandis que dans l'importation en 1926 ne figuraient que deux espèces de

marchandises et en 1927 cinq groupes, en 1928 nous en voyons déjà neuf, en 1929 — quinze et en 1930 trente quatre.

A la tête des articles d'importation se placent deux groupes: les matières premières pour l'industrie métallurgique et les matières premières ainsi que les articles chimiques finis.

L'importation du premier groupe augmente d'année en année. La première place revient à la vieille ferraille et aux déchets d'acier. L'importation de ces derniers articles se chiffrait comme suit: 11 161 t. en 1928, 49 582 t. en 1929, et enfin 272 479 t. en 1930. Les importations de la vieille ferraille et des déchets d'acier, provenant de divers pays européens et d'outre-mer, sont destinées aux besoins de la métallurgie polonaise. Aussi parmi les installations du port fonctionnent à l'heure actuelle à cet effet des appareils spéciaux de transbordement. On prévoit en outre la construction prochaine de nouvelles installations de ce genre. Les importations de minerais accusent un progrès non moins rapide. Cet article fourni par la Suède est importé par Gdynia pour les besoins des métallurgies de la Pologne et de la Tchécoslovaquie. Le fait que cette importation passa de 18 180 t. en 1929 à 41 230 t. en 1930 témoigne de l'importance du mouvement de cet article à Gdynia.

L'importation du second groupe fondamental susmentionné et notamment des produits chimiques et des engrais artificiels, atteignait en 1928 — 112 007 t. et en 1929 — 196 102 t. dont 134 203 t. de poudre phosphorée de Thomas, 39 299 t. de salpêtre et 22 600 t. de phosphorites. Jusqu'en 1929 ce groupe occupait la première place parmi les articles importés, et ce n'est qu'à partir de 1930 que l'importation de ces matières tomba à 113 141 t. Ce recul s'explique par la crise aiguë que traverse l'agriculture polonaise, ainsi que par la diminution de la demande d'engrais artificiels qui en résulte. L'importation des matières brutes pour l'industrie métallurgique ayant fortement augmentée en même temps, le groupe des articles chimiques s'est vu relégué au deuxième rang.

La troisième place dans l'importation revient au riz brut. Cette importation était en 1928 de 57 427 t., en 1929 de 56 665 t. et en 1930 de 46 864 t. Comme nous le voyons les quantités de riz importé se maintiennent depuis quelques années au même niveau. Le riz est transformé dans la Décortiquerie de Gdynia, dont il est question plus haut.

Parmi les autres produits importés il reste à noter les matériaux de construction, le saindoux, les tabacs et un certain nombre d'articles de petit volume. On prévoit en outre que des importations de coton seront dirigées en plus grandes quantités sur Gdynia.

EXPORTATION.

L'exportation accuse également d'année en année une diversité de plus en plus marquée. Elle se répartit comme suit:

Exportation de marchandises par Gdynia

en tonnes

Groupe de marchandises	1928	1929	1930	Remarques
Total	1 765 058	2 492 858	3 121 631	
I. Produits alim. . .	2 697	40 194	147 503	
dont: 1. Seigle	—	—	8 258	La catégorie „autres" contient en 1930 les march. suivantes: farine de froment dont en 1930 — 165 t), café (272 t). volailles abattues (51 t), saindoux (337 t), oeufs (484 t) — au total 1 699 t.
2. Riz décortiqué . . .	300	4 109	6 528	
3. Farine de riz	—	1 008	9 309	
4. Sucre	—	23 577	89 765	
5. Sel	1 760	6 748	2 000	
6. Bacons	—	—	11 197	
7. Jambons	—	—	1 058	
8. Beurre	—	—	1 470	
9. Tourteaux de tournesols	—	—	1 023	
10. Marc de betteraves .	—	1 296	15 196	
11. Son de riz	637	3 456	—	
12. Autres	—	—	1 699	
II. Produits d'or. animale	—	—	24	Le groupe II comprend seulement les chaussures.
III. Matér. et cuvrages en bois	2 140	503	2 349	Le groupe III contient en 1930 un nouvel article: Placages collés (27 t).
dont: 1. Bois	2 140	—	2 058	
2. Semences	—	503	264	
IV. Matériaux de construction	1 000	—	150	Le groupe IV compose seulement du ciment.
V. Combustibles, asphalte, goudron .	1 758 232	2 447 895	2 963 251	Le groupe V contient seulement la houille et en 1930 — le coke (8 872 t).
VI. Matières et produits chimiques . . .	—	—	5 072	
dont: 1. Sel de potasse . . .	—	—	1 986	
2. Sulfate ammon. . . .	—	—	3 086	
VII. Minerais, métaux et produits mét. . .	—	—	1 363	La catégorie „autres" contient en 1930: rails (52 t), et radiateurs (264 t).
dont: 1. Zinc	—	—	132	
2. Tuyaux de fer . . .	—	—	915	
3. Autres	—	—	316	
VIII. Papier, articles en papier	—	3 075	144	Le groupe VIII la cellulose et en 1929 — le papier (511 t).
IX. Textiles	—	—	387	Le groupe IX seulement les produits manufacturés.
X. Autres	989	1 191	1 388	

Au point de vue du volume, le charbon occupe la première place dans les exportations de Gdynia représentant déjà en 1926 — 40 246 t. en 1929 — 2 447 895 t. et en 1930 déjà 2 954 379 t. L'augmentation des chargements de cet article est due à la construction dans le Bassin Houiller par les syndicats houillers d'appareils de transbordement. L'accroissement futur de cette exportation dépendra des conjonctures qui se feront jour sur les marchés destinataires du charbon polonais. L'achèvement de la construction de la ligne ferrée reliant directement Gdynia aux Bassins Houillers (Zagłębie Węglowe), contribuera

sans aucun doute à améliorer encore les conditions avantageuses que présente le port de Gdynia pour cette exportation. La vente du charbon destiné au ravitaillement des navires, progresse également; elle constituait en 1930 145 551 t. La houille est dirigée vers 16 différents Etats, dont les principaux sont la Suède, le Danemark, la Norvège, la Finlande et la Lettonie.

Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, le charbon occupe une place dominante dans les exportations par Gdynia. Néanmoins la variété des articles d'exportation ne cesse d'augmenter en même temps. Tandis qu'en 1928, les statistiques des exportations ne contenaient que 6 articles, leur nombre progresse en 1929 jusqu'à 10, et en 1930 jusqu'à 34 marchandises. En dehors du charbon, le sucre occupe une place importante dans le domaine des exportations. Ce mouvement a commencé en 1929 en atteignant 23 577 t. Après la construction des entrepôts pour l'emmagasinage de ce produit, son exportation s'éleva en 1930 à 89765 t. En plus des autres articles d'exportation, tels que pulpes de betteraves, farine et son de froment, il importe de signaler le riz décortiqué, la farine et le son de riz. La mise en activité des frigorifiques a contribué également au développement favorable de l'exportation des oeufs, des bacons, du beurre et d'autres articles semblables conservés dans les glacières.

TRAFIC DES VOYAGEURS.

A côté du trafic des marchandises, nous voyons se développer également à Gdynia le mouvement des voyageurs. Des lignes de navigation directes reliant Gdynia à l'Amérique du Nord et du Sud, à la France et à l'Angleterre, ont créé des bases solides qui ne resteront pas sans intensifier ce mouvement.

En 1930, abstraction faite de la navigation côtière, 6781 voyageurs sont arrivés par Gdynia, et 17 388 sont partis par ce port. L'émigration détient la première place dans le trafic des voyageurs.

REMARQUES FINALES.

Signalons encore l'importance de Gdynia dans le commerce global de la Pologne avec l'étranger. Sa participation à ce trafic représentait en 1929 — 6,3 % dans l'importation et 11,6 % dans l'exportation; la part lui revenant dans le volume global du commerce étranger de la Pologne s'exprima en 1930 dans l'importation par 9,2 % et dans l'exportation par 15,5 %. Ces chiffres témoignent que le jeune port de Gdynia, bien qu'en voie de construction, a déjà conquis une position très appréciable dans la vie économique polonaise.

Il exécute pleinement les tâches que nous avons mentionnées au début, en dépassant grâce à sa surprenante vitalité même les prévisions les plus optimistes.

BANQUES

Banque de Pologne, rue 10 Lutego, tél. 19-20
Banque d'Économie Nationale, rue 10 Lutego, tél. 17-26
Banque Agraire d'État, rue Świętojańska, tél. 17-23 (le nouveau bâtiment en construction est situé près de la gare)
Banque Industrielle Pol., rue d'Abraham, tél. 15-15
Caisse Communale d'Epargne, rue Starowiejska, tél. 14-04.

SOCIÉTÉS D'ASSURANCE

Riunione Adriatica di Sicurta, rue 10 Lutego, tél. 19-77
Patria, rue d'Abraham, tél. 15-05
Duncker et Cie, S-té à resp. lim., rue Świętojańska, tél. 15-24
S-té d'Assurance, Piast, S. A., rue 10 Lutego, tél. 19-77
Kompas, S-té à resp. lim., rue Świętojańska, tél. 12-28
S-té d'Assurance Poméranienne, rue Świętojańska, tél. 13-24
Przezorność, rue Portowa, tél. 18-81
S-té d'Assurance de Varsovie, S. A., rue d'Abraham, tél. 15-05.

ENTREPRISES DU PORT

Frigorifique et Entrepôts du Port, tél. 15-39
Décortiquerie de Riz, Quai Indien, tél. 14-09 (S-té Commandite)
Huilerie de Gdynia, S. A., Quai Indien, tél. 17-33
Frigorifique pour les poissons et Halle de vente aux enchères, Quai Anglais
Laiterie Coopérative, rue Szosa Gdańska, tél. 18-87
Chantier de Gdynia, S. A., tél. 13-12.

ENTREPRISES DE NAVIGATION

Compagnie Nationale de Navigation Polonaise (P. P. „Żegluga Polska", Armateurs), tél. 10-30, 10-31, 10-32, 10-33.

ENTREPRISES DE RAVITAILLEMENT DES NAVIRES

Centrale de Ravitaillement, S-té à resp. lim., Môle Houiller, tél. 12-05
Ship Supply, tél. 18-13.

MAISONS D'EXPÉDITION ET DE COURTIER

(Expédition = Exp., Courtier = C.)

Atlantic, S-té de Transport, à resp. lim., rue Portowa, tél. 16-17 (Exp.)
Pantarei, S. A., rue Świętojańska, tél. 16-36, propres magasins (Exp.)
S-té de Transport de Varsovie, rue Świętojańska, tél. 13-31 (Exp.)
Warta, S-té à resp. lim., rue Portowa, tél. 12-19, propres magasins (Exp.)
Lloyd Polonais, S. A., rue Portowa, tél. 14-32 (Exp. et C.)
Boismine, S-té à resp. lim., rue Szkolna, tél. 10-13 (Exp.)
S-té de Transport Polono-Scandinave, rue Świętojańska, tél. 12-01
Agence Maritime Polonaise, rue Świętojańska, tél. 15-06 (C.)
Bergenske Baltic Transp., S-té à resp. lim., rue Portowa, tél. 12-30 (C.)
Behnke et Sieg, rue Portowa, tél. 17-18 (C.)
Ferdynand Prove, rue du Port, tél. 18-78 (C.)
Schenker et Cie, Expédition Internationale, rue Starowiejska, tél. 18-23.

HÔTELS

Polska Riviera, Kamienna Góra, tél. 10-16
Casino, Kamienna Góra, tél. 19-42
Hôtel Central, rue Starowiejska, tél. 15-22
Hôtel Kaszubski, Kamienna Góra, tél. 16-28
Hôtel Starowiejski, rue Starowiejska, tél. 10-15.

Les photographies illustrant cette brochure ont été fournies par les maisons: *Foto-Elite* Gdynia, 18 Starowiejska, ainsi que par *Photo-Plat* Varsovie, 57 Nowy-Świat.



TORUŃ 1931

Imprimé par Zakłady Graficzne „Bibljoteka Polska" à Bydgoszcz